

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire

- Audition de M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP..... 2
- Examen pour avis des crédits pour 2008 :
Mission Ecologie, développement et aménagement durables :
sécurité et affaires maritimes (*M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis*)..... 10
- Informations relatives à la Commission..... 13

Mardi

30 octobre 2007

Séance de 17 heures 15

Compte rendu n° 7

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

**Présidence
de M. Patrick Ollier**
Président



La commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a entendu **M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP.**

Accueillant M. Pierre Mongin, Président-directeur général de la RATP, **le Président Ollier** a rendu hommage à sa disponibilité et son sens du dialogue. Il a rappelé que la Commission avait créé un groupe de suivi du « Grenelle de l'environnement » et privilégié pendant plusieurs années la voie contractuelle pour la définition d'une continuité du service public des transports terrestres de voyageurs. Il a interrogé enfin M. Pierre Mongin sur le projet de « métrophérique », qui apparaît comme profondément novateur et sur les relations entre la RATP et son organisation organisatrice de transport, le Syndicat des transports d'Île-de-France.

M. Pierre Mongin a souligné l'honneur qui lui était fait d'intervenir devant la Commission des affaires économiques, pour rendre compte de l'activité de la RATP, dont il a la responsabilité depuis un an et demi.

La RATP est un établissement public industriel et commercial qui a pour principale mission d'exploiter en Île-de-France les réseaux et les lignes de transport en commun qui lui ont été confiés par la loi du 21 mars 1948. Elle a donc une mission de service public, essentielle pour la vie de la région « capitale » ; c'est une entreprise qui a un unique actionnaire, l'État et une gouvernance originale, avec la règle des « trois tiers » qui régit son conseil d'administration : un tiers de représentants de l'État, un tiers de représentants des salariés, qui jouent un rôle très important et très utile dans la définition de la stratégie de l'entreprise, un tiers enfin de personnalités qualifiées, dont deux parlementaires et deux représentants des associations d'usagers.

La RATP est aujourd'hui un acteur essentiel du secteur des transports urbains, même si son rôle est parfois méconnu. Elle assure 50 % du transport public urbain en France et plus de 80 % de celui d'Île-de-France et réunit trois métiers : l'ingénierie, l'exploitation et la maintenance.

Elle dispose de l'un des réseaux multimodaux les plus importants au monde de 200 Kms de métro, 100 Kms de RER et avec trois nouvelles lignes de tramway, depuis l'ouverture en décembre dernier du « tramway des Maréchaux », qui transporte déjà plus de 100 000 voyageurs par jour.

La RATP enregistre un trafic de près de 10 millions de voyageurs chaque jour, étant la sixième entreprise mondiale de transports urbains.

La RATP est aussi une entreprise dynamique et économiquement performante connaissant un trafic en très forte augmentation, ce qui constitue un défi de chaque jour : pour les six premiers mois de 2007, la RATP a transporté 50 millions de voyageurs de plus que l'an dernier, soit, en six mois, une progression équivalente à celle de toute l'année 2006.

La RATP est la seule entreprise de transport au monde qui porte elle-même dans son bilan la réalisation de ses investissements. Les budgets correspondants sont en très forte augmentation. L'année 2007 fera apparaître un investissement de 1 milliard d'euros et, en 2008, ce montant sera de 1,2 milliard d'euros.

La stratégie de l'entreprise s'articule autour de cinq axes qui constituent l'ossature du futur plan d'entreprise, qui est élaboré selon une démarche participative associant l'ensemble

des salariés et qui est aujourd'hui en cours de finalisation. 17 000 contributions individuelles et collectives ont été ainsi enregistrées.

Le premier axe consiste à mettre le voyageur au centre de toutes les priorités de l'entreprise.

C'est la principale priorité de la RATP, notamment dans le cadre des dix engagements de service pris en 2006 à l'égard des voyageurs, des élus et des tutelles.

Aujourd'hui, la RATP doit changer de logique et opérer une véritable « révolution copernicienne ». L'objectif, c'est de faire partager cette exigence de service par chacun des salariés de l'entreprise.

Cela suppose de fixer des objectifs publics, avec des résultats visibles pour les voyageurs et d'en rendre compte régulièrement : il en va ainsi de l'engagement pris sur la réparation en quatre heures des escaliers mécaniques en panne. La concrétisation de cet objectif a nécessité de multiples efforts. C'est aussi l'objectif de la mission transversale sur l'information multimodale confiée au directeur des « espaces métro », pour rendre cette information disponible et accessible sur l'ensemble des réseaux (le métro et les bus et non plus seulement le RER), y compris grâce aux nouveaux moyens de communication. La RATP expérimente, par exemple, la possibilité d'être informé sur le trafic via les téléphones mobiles et Internet.

Cela suppose aussi de professionnaliser totalement les relations avec les clients pour les 4 000 agents qui sont directement en contact avec les voyageurs.

La RATP a donc cherché à enrichir le métier des agents de station avec la mise en place de systèmes « d'automates », qui donnent aujourd'hui satisfaction aux voyageurs et permettent aux personnels ainsi libérés de se tourner vers d'autres tâches, telles que l'assistance aux personnes à mobilité réduite ou aux personnes âgées, comme d'assurer la surveillance des lieux et espaces pour signaler tout incident, par exemple de propreté, ou toute difficulté à la maintenance. Les métiers de services ont ainsi considérablement évolué.

Le deuxième axe retenu, c'est de rester à la pointe de l'innovation technique.

Aujourd'hui, la technicité et l'expertise RATP dans le domaine de la technologie ferroviaire et de la sécurité des transports sont reconnues dans le monde. La RATP fournit les normes ferroviaires de sécurité à Bruxelles. La « ligne A », par exemple, qui transporte un million de personnes chaque jour, constitue une référence mondiale ; c'est la ligne la plus dense du monde. Ceci suppose des investissements importants, tels que ceux qu'impose la révolution numérique.

L'entreprise doit aussi préserver les potentialités du patrimoine existant. C'est une mission essentielle de l'entreprise publique RATP ; c'est ainsi que lorsque les difficultés du RER ont été analysées, il est apparu que le réseau comporte un câblage haute tension en souterrain installé dans les années trente pour certaines sections ; des travaux importants doivent être ainsi conduits, lorsque se manifestent ainsi des dysfonctionnements.

Le troisième axe, c'est la mise en œuvre d'une stratégie de croissance et de développement indispensable à l'avenir de l'entreprise.

La RATP a une longue tradition de coopération internationale qui l'a amenée à concevoir et à construire plusieurs réseaux de métros à travers le monde, au Caire, à Montréal, à Santiago ou à Mexico. Des projets existent actuellement en Tunisie, auxquels la RATP pourrait apporter son savoir-faire.

Dans le domaine du transport urbain, la France a une particularité, celle de savoir, comme le Royaume-Uni, exporter son savoir-faire. Le groupe Veolia Transport est le « numéro 1 » mondial du transport, la RATP est le géant mondial du secteur public.

La gestion du service délégué du transport dans un certain nombre de capitales étrangères devient ainsi un élément de l'exportation française. La « loi SRU » de 2000 avait permis d'ailleurs cette action de développement à l'étranger par le biais de la création de filiales, naturellement avec une grande transparence financière.

Le règlement européen « obligation de service public » qui a été récemment adopté par le Parlement européen conforte le modèle spécifique de la RATP, qui est autorisée ainsi à mener des actions de développement sur le marché concurrentiel, mais les droits historiques resteront attribués pour trente ans à l'entreprise sur la région Île-de-France. En revanche, dans douze ans au plus tard, le système pourra se libéraliser pour les lignes nouvelles et il y aura probablement des appels d'offres, si le STIF le décide.

L'environnement juridique complexe ainsi défini permet un développement satisfaisant de l'entreprise. C'est ainsi que la RATP est associée avec Alstom et Bouygues au sein de consortiums pour la réalisation d'opérations à l'exportation.

Le développement porte aussi sur l'Île-de-France avec le rachat d'une entreprise privée de transport urbain desservant la région de Mantes et Cergy-Pontoise, ce qui permet à la RATP de prendre aussi désormais en compte les besoins de transport de la « grande couronne ».

Ces projets de développement portent aussi sur les projets d'investissements futurs, notamment « métrophérique ». Il faut rappeler que la RATP ne décide pas des infrastructures, mais elle les porte dans ses bilans et les cofinance par sa dette. Elle est toutefois une force de proposition pour les pouvoirs publics.

Prenant en compte la saturation actuelle des lignes et, afin d'éviter le blocage des transports publics franciliens dans l'avenir, a été imaginé un système de rocade métro en souterrain en Île-de-France, correspondant à 60 Kms de longueur.

Cette rocade ferait une « boucle » complète autour de Paris ; elle aurait un but fonctionnel, celui de relier toutes les terminaisons des lignes de métro.

L'essentiel de la progression du trafic se fait, en effet, aujourd'hui de banlieue à banlieue ; le système « en étoile » existant à l'intérieur du métro oblige à passer en général par le centre de Paris, ce qui correspond à 20 % de trajets inutiles dans Paris.

Le projet « métrophérique » a été chiffré à 6 milliards d'euros uniquement en termes d'infrastructures. Il devrait fonctionner avec un système de parkings souterrains généralisés. Le projet qui fait partie des conclusions des travaux du groupe 1 du « Grenelle de l'environnement » est positif incontestablement pour la réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Un million de personnes par jour en seraient bénéficiaires dès l'ouverture. Madrid, Vienne, Tokyo depuis vingt ans, Pékin qui a déjà cinq périphériques, ont déjà adopté cette

formule. Le coût prévisionnel de 6 milliards d'euros est certes élevé, mais la région Île-de-France doit disposer d'un outil adapté dans les années qui viennent, sauf à connaître un déclin économique et social inévitable.

Le cinquième axe retenu est celui de la valorisation des ressources humaines, le dialogue social étant une véritable priorité et apparaissant comme le moteur du changement. Un accord d'intéressement a été signé ainsi avec les organisations syndicales, qui permet de mobiliser les salariés sur les résultats qualitatifs des services rendus aux voyageurs.

La RATP recrute 2 400 personnes par an, de nombreux agents étant d'ailleurs recrutés dans les banlieues de l'Île-de-France. L'entreprise consacre, par ailleurs, 7 % de sa masse salariale à la formation, ce qui est le taux le plus élevé des grandes entreprises françaises, soit un montant global de 110 millions d'euros, dont 15 millions d'euros pour la formation initiale et 6 millions pour le seul permis de conduire « transports collectifs », que la RATP finance intégralement.

L'entreprise est d'ailleurs considérée par les habitants des quartiers comme un élément positif dans le paysage francilien.

Sur le plan économique enfin, l'on peut considérer que la RATP « va bien ». Son chiffre d'affaires est en augmentation et le bénéfice net représentera plus de 2 % de ce chiffre d'affaires en 2007. Le bénéfice net va doubler et devrait atteindre 100 millions d'euros ; ce bénéfice est d'ailleurs réinvesti en totalité au profit des Franciliens dans le cadre de l'autofinancement. Quant à la rentabilité économique de l'entreprise, elle est supérieure d'un tiers à celui de la concurrence privée, cette rentabilité ne suffisant pas à elle seule pour financer la totalité des investissements.

La dette de la RATP, de plus de 4 milliards d'euros, est garantie par l'État ; en regard de cette dette, l'on compte 9,5 milliards d'euros d'actifs nets.

M. Martial Saddier a salué la qualité et l'exhaustivité de l'intervention de M. Pierre Mongin. Il a souhaité savoir si un bilan de la prolongation du service les samedis et veilles de fête avait été dressé. S'agissant des investissements destinés à alléger la fréquentation des lignes saturées, un horizon de 15 ou 20 ans paraît assez lointain. Serait-il possible d'envisager un calendrier plus rapproché ?

Par ailleurs, des précisions complémentaires pourraient être utiles s'agissant du contrat pluriannuel entre la RATP et le Syndicat des transports parisiens, ainsi que sur le projet de « métrophérique » reliant les terminaux des lignes autour de Paris dans trois départements limitrophes.

M. François Brottes a souligné la singularité de la RATP qui demeure à ce jour une des rares entreprises entièrement publiques, chargée de l'exploitation d'un réseau dont elle est également propriétaire. Il s'agit d'une très belle entreprise qui démontre que cette structure est parfaitement compatible avec la réalisation de bonnes performances économiques.

M. François Brottes a fait remarquer que M. Pierre Mongin avait évoqué sa volonté d'approfondir le dialogue social au sein de l'entreprise, et a estimé que cet approfondissement qui aura sans doute été compliqué par les réformes engagées par le Président de la République. La loi du 21 août 2007 « sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs », qui instaure un service minimum « en

trompe l'oeil », est intervenue ainsi bien après que la RATP a mis en œuvre sa procédure d'alarme sociale, qui donnait de bons résultats et qui doit pourtant, en application de cette loi, être renégociée à la hâte d'ici le mois de décembre. Comment se déroule cette renégociation ?

Par ailleurs, la gouvernance de la région Ile-de-France et du STIF a connu récemment de fortes évolutions, parfois de fortes perturbations notamment s'agissant du STIF. Ces évolutions ont-elles eu un impact sur les relations avec la RATP ?

En outre, le constat de la stabilité de l'environnement juridique dans lequel intervient l'entreprise — qui doit beaucoup aux interventions de M. Gilles Savary, député européen — est sans doute exagérément optimiste. La Commission pourrait ne pas se satisfaire de la situation qui permet à la RATP de conquérir des marchés dans les autres États membres, sans que l'exploitation des lignes nouvelles, voire des lignes existantes, ne soit ouverte à la concurrence.

Au sujet du problème des suicides dans le métro, dont le niveau demeure alarmant et dont l'impact sur les conducteurs ne doit pas être sous-estimé, des équipements expérimentaux spécifiques avaient été installés afin de les empêcher. Est-il envisagé de développer ces équipements ?

Le déploiement du dispositif « Vélib » dans Paris a-t-il eu un impact sur la fréquentation du métro et des bus ?

Parallèlement au développement de la fréquentation des voyageurs, la RATP a développé une offre de services complémentaires au transport. Quel est le montant des ressources que ces services procurent à l'entreprise ?

Enfin, la RATP a-t-elle envisagé le développement du transport par câble ?

M. Daniel Paul a lui aussi rendu hommage à ce monument du service public que constitue la RATP et a formé le vœu que son statut actuel demeure, en dépit des inquiétudes que l'on peut avoir à cet égard.

Tandis que la RATP envisage le développement d'un « métro rocade », le prolongement des lignes que réclament les élus et les usagers tarde à venir. Le rachat d'une entreprise de transport par la RATP a été évoqué, afin d'irriguer plus efficacement la banlieue, ainsi que le projet d'offrir des parkings aux usagers à proximité des gares. Est-ce à dire que le développement du « métro rocade » serait privilégié au détriment du prolongement des lignes ?

Par ailleurs, serait-il possible d'obtenir des détails sur la réforme des régimes spéciaux à la RATP, ainsi que sur la part du chiffre d'affaires que représente la billetterie ?

En matière d'accessibilité des personnes en situation de handicap, de nombreux efforts ont été fournis, mais demeurent sans doute insuffisants. De nouveaux investissements sont-ils prévus ?

Au sein du capital des filiales auquel la RATP participe, quels sont ses partenaires, et quelles perspectives de développement offrent ces participations ?

Enfin, quels sont les moyens mis en œuvre et les projets à l'étude pour « désengorger » la ligne 13 ?

M. Jean Dionis du Séjour a estimé que le nom de « régie autonome des transports parisiens » était un peu suranné, mais posait également la question de savoir pourquoi l'entreprise demeurait exclusivement parisienne, quand d'autres grandes villes françaises pourraient souhaiter développer avec elle une offre de transport.

En outre, il est urgent de développer une liaison digne de ce nom entre le centre de Paris et les aéroports, notamment celui de Roissy, la médiocre qualité de la liaison par le RER B devenant problématique.

Par ailleurs, l'usage par les vélos de voies communes aux autobus ne semble pas un gage de sécurité. Dispose-t-on de statistiques sur les accidents impliquant les bus et les vélos, en particulier depuis le déploiement du « Vélib' » ?

Enfin, des investissements d'un montant de 6 milliards d'euros sont évoqués par la RATP. En dépit du bon niveau de la capacité d'autofinancement de l'entreprise et du soutien de l'Etat, ne faudrait-il pas envisager une ouverture du capital de l'entreprise ?

Mme Annick Lepetit a souhaité connaître le fonctionnement des affichages indiquant les temps d'attente aux voyageurs, ayant constaté à plusieurs reprises leur inexactitude.

Par ailleurs, la mise en œuvre du système électronique OURAGAN est confrontée à des difficultés à l'origine d'un retard qui risque d'aggraver l'encombrement de la ligne 13, qui sera prolongée en mai 2008 de deux stations supplémentaires. Comment faire en sorte que ce prolongement ne se traduise pas par une dégradation des conditions de transport ?

Au demeurant, le phénomène de saturation varie en fonction des lignes. L'investissement de six milliards d'euros prévu pour le financement du « métrophérique » va concentrer les efforts de l'entreprise, mais ses effets positifs sur ce phénomène d'encombrement ne se manifesteront pas à court terme. Dans ces conditions, l'entreprise a-t-elle les moyens d'endiguer la saturation actuelle de certaines lignes ?

M. Jean-Louis Gagnaire a estimé que le statut juridique d'une entreprise n'avait pas d'influence sur le coût de ses investissements. Il a ensuite demandé des précisions sur le taux de couverture des coûts de fonctionnement par les usagers, la part respective des différents financeurs de la RATP, en particulier de l'Etat, la politique de rénovation des matériels, dont le coût représente 20 % de celui du neuf, les mesures prévues pour améliorer l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite.

En réponse aux intervenants, **M. Pierre Mongin** a apporté les précisions suivantes :

– 15 000 passagers prennent le métro pendant l'heure supplémentaire de fonctionnement du réseau, la nuit du samedi au dimanche, jusqu'à 2 h 15 du matin, et cette réforme a engendré une hausse du trafic de 30 à 40 000 passagers supplémentaires pendant la soirée du samedi ; ceci prouve le succès de l'opération, qui a rendu nécessaire une modification du tableau de service, pour la première fois depuis 1948. Comme l'accord avec les partenaires sociaux le prévoit, cette mesure sera étendue à la soirée de vendredi, à partir du mois de décembre ;

– la relation avec le STIF a été modifiée par la loi de décentralisation de 2004, mais le nouveau cadre budgétaire et la décentralisation ont permis d'entrer dans un « cercle vertueux du transport en Île de France ». L'augmentation du trafic des bus rapporte ainsi

davantage au STIF qu'elle ne lui coûte. Il faut espérer que le STIF réinvestira dans la RATP les 80 millions d'euros ainsi perçus. Le STIF n'a pas le choix de son opérateur, contrairement aux autres collectivités en France. En l'absence de contrat, un décret de 2000 prévoit une solution de remplacement. Le degré de précision exigé dans la qualité de service, ligne par ligne, est d'ailleurs l'un des points principaux de ce contrat ;

– grâce à la loi du 21 août 2007, qui prévoit non pas un « service minimum », mais une meilleure continuité du service, il ne pourra plus y avoir, à partir du 1^{er} janvier 2008, de préavis de grève déposé sans recours préalable à la procédure de prévention des conflits. Aujourd'hui, 70 % des 150 préavis annuels sont déposés en dehors de cette procédure. Il faut souligner que cette conflictualité est la plus faible observée depuis la Libération, et qu'elle est moitié moindre qu'en province. Le plan de transport reste à négocier avec le STIF et les élus ;

– la prévention des suicides (environ 150 chaque année) est un sujet majeur, tant les conséquences sont dévastatrices pour les salariés, particulièrement les conducteurs. Ce sont aussi 100 000 personnes qui subissent alors deux heures de retard, souvent en allant travailler. Les façades de quai coûtent près de 4 millions d'euros par station ; financées à égalité par le STIF et la RATP, elles seront installées en priorité sur la ligne 13, compte tenu des risques d'accidents dus à l'affluence sur les quais ;

– le phénomène du « vélib » a eu un effet très positif sur la fréquentation du réseau de la RATP : ainsi, cet été, la fréquentation des bus a augmenté de 9 % par rapport à l'année précédente. Les usagers effectuent plus de trajets sans leur voiture et utilisent le « vélib » sur une partie seulement de leur trajet. En d'autres termes, le « vélib » a redonné le goût au transport en surface. la circulation des « vélibs » sur les couloirs de bus n'est du reste pas aussi dangereuse qu'on le dit ;

– un projet de transport par câble, ou funiculaire, est en cours à Issy-les-Moulineaux ;

– le statut d'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) de l'entreprise n'est en aucun cas un frein à la modernisation de celle-ci. Le règlement « OSP », qui a pu faire l'objet d'interprétations fort strictes de la Cour de justice des communautés européennes (CJCE), est néanmoins un élément positif pour l'avenir du statut, à condition d'éviter tout dumping de l'EPIC à l'égard de ses filiales ;

– le régime de retraite spécifique des agents de la RATP est en train d'être réformé, avec la création d'une caisse autonome. Cette réforme a fait l'objet d'une notification à la Commission européenne, dont l'enquête va durer un an, afin de déterminer si les avantages particuliers consentis aux personnels depuis 1948 constituent une forme de subvention de l'État. La RATP estime pour sa part que ce régime est conforme au droit communautaire. En outre, la réforme actuellement prévue par le Président de la République devrait renforcer cette analyse. Le ministre du Travail, des relations sociales et de la solidarité négocie actuellement avec les partenaires sociaux un aménagement comparable à celui mis en œuvre dans la fonction publique : en 2012, il faudra cotiser pendant 41 annuités pour obtenir une retraite à taux plein. Le régime de retraite des agents, en effet, n'a pas évolué depuis 1948, alors que leur espérance de vie a augmenté de 15 ans. L'objectif consiste par conséquent à trouver un compromis social sur les modalités d'accompagnement de cette évolution des carrières. La discussion est en cours avec les personnels à cette fin ;

– l'obligation légale d'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite (PMR) s'applique au STIF, non pas à la RATP, mais l'entreprise est très impliquée dans ce

domaine. En 2008, tout le réseau RER sera équipé d'ascenseurs. Les bus sont également accessibles aux PMR, grâce à un système de palettes qui se déploie. Cela implique néanmoins un réaménagement de la voirie, qui a pu être fait à Paris, mais pas en banlieue. Il faut également veiller à éviter l'indiscipline des voitures qui se garent devant les arrêts de bus. En revanche, le problème est beaucoup plus complexe pour le métro, où les aménagements coûteront plus d'un milliard d'euros. Le STIF est chargé d'élaborer un plan, fondé sur un réseau noyau de stations de métro reliant les gares SNCF ;

– la RATP a un certain nombre de filiales, parfois à parité avec la SNCF. Elle a également un partenariat avec la Caisse des dépôts et consignations qui détient 65 % de Transdev. Elle n'a en revanche pas de filiales en province ;

– la ligne 13 constitue une priorité pour la RATP, au plan de l'amélioration de la qualité du service rendu et notamment, du renforcement de la sécurité. Dans le cadre de la construction de deux nouvelles stations en 2008 à Genevilliers, la RATP s'est fixé l'objectif d'un intervalle de 95 secondes entre deux trains aux heures de pointe, ce qui n'est pas simple technologiquement ;

– la RATP ne souhaite pas recourir au système des contrats de plan pour le projet « métrophérique », car le développement du projet serait alors trop lent. Le coût du prolongement d'une ligne de métro par l'ajout d'une station supplémentaire coûte entre 60 et 80 millions d'euros ; ce type d'opérations est donc réalisable dans le cadre de contrats de projets. On peut également utiliser ce type de contrats pour les tramways. En revanche, pour le « métrophérique », il faut un financement original et il existe des investisseurs que ce projet pourrait intéresser. Cela suppose de poser la question politique de l'opportunité d'une tarification spéciale du dispositif : les usagers sont-ils prêts à payer un euro supplémentaire par jour, si l'on réduit de 20 à 30 minutes leur temps de trajet quotidien, qui s'élève aujourd'hui en moyenne à 80 minutes, tous modes de transports confondus ? Si la réponse apportée est positive, le projet sera viable économiquement, car le réseau accueille un million d'usagers par jour ;

– 1050 personnes handicapées sont employées par la RATP, et les recrutements supplémentaires sont de 25 par an, ce qui paraît très insuffisant. Certains métiers, propres à la régie, comme ceux de machinistes ou d'agents de station rendent ces recrutements plus difficiles ;

– en matière d'information des voyageurs, les délais annoncés sur les panneaux installés sont calculés, pour les autobus, par leur positionnement GPS et, pour les métros, par un système de localisation sur rail ; un ordinateur centralise et recalcule ainsi les données en fonction de la réalité du trafic, ce qui explique les modifications des prévisions affichées. Ces systèmes sont perfectibles, et des réalisations plus performantes existent, en particulier en province, mais l'importance du réseau de la RATP nécessite l'élaboration d'un système spécifique complexe ;

– le taux de couverture des recettes de la régie par la billetterie est de 53 % contre 47 % par la compensation tarifaire ; cette dernière est maintenant parfaitement « eurocompatible ». Il convient, sur ce point, de remarquer qu'en Ile-de-France, le même taux de recettes de billetterie pour la SNCF et les transporteurs privés n'est que de 38 %. Les recettes annexes représentent 90 millions d'euros soit 2,5 % du chiffre d'affaires de la Régie, dont 71 proviennent de la publicité et 12 des locaux commerciaux ;

– la liaison entre l’aéroport d’Orly et Antony par Orly-val relevait d’une concession privée qui a fait faillite et a été reprise par la RATP. C’est un exemple, que l’on retrouve d’ailleurs en Angleterre ou dans la mise en service du tunnel sous la Manche, de concessions totalement privées, mal calculées, ayant conduit à une catastrophe économique. La rupture de charge observée, liée à une conception tronquée du projet est regrettable, mais la priorité retenue pour le moment est la liaison entre Paris et l’aéroport de Roissy. Un projet de liaison rapide est à l’étude à partir de la Gare de l’Est, compensé pour les usagers du réseau Nord par le renouvellement des matériels du RER B. Il devrait se développer dans un cadre de partenariats public-privé ;

– le besoin de financement des investissements de la Régie en 2007 est de 950 millions d’euros, 600 étant assurés sur fonds propres, 200 par la Région, la Ville de Paris et les collectivités locales concernées, 50 par l’État et le solde par l’emprunt.



La commission des affaires économiques, de l’environnement et du territoire a ensuite examiné pour avis les crédits du **programme « Sécurité et affaires maritimes » pour 2008**, sur le rapport de **M. Jean-Yves Besselat**.

Rappelant que son rapport porterait sur le transport, la sécurité et les affaires maritimes, **M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis**, a indiqué que le présent budget était en augmentation de 3,4%, ce qui représente une vraie progression par rapport à 2007, même si ce chiffre ne rend pas compte de l’évolution des crédits de l’Établissement national des invalides de la marine (ENIM) et des ports.

A l’heure où les pouvoirs publics cherchent les moyens de libérer la croissance, il faut rappeler que le secteur maritime enregistre une croissance de 9 à 10 % par an depuis au moins cinq années. Afin de tirer durablement parti de cette croissance, le présent budget met l’accent sur deux points.

Le premier concerne l’attractivité de notre pavillon ; deux ans après le vote de la loi créant le registre international français (RIF), il apparaît que 242 navires y ont été immatriculés, ce qui représente une croissance de 8 % par an pendant deux ans. Il y a par ailleurs 60 navires qui sont actuellement en construction, et dont l’inscription au RIF a été annoncée par les armateurs. A la fin de l’année 2008, plus de 300 navires auront donc rejoint ce nouveau registre, contre 212 navires battant pavillon français en 2005, ce qui représente une augmentation nette de plus de 100 navires en trois ans.

Pour tirer parti de la croissance du trafic maritime, le gouvernement a par ailleurs fait des efforts en matière fiscale, à travers la création de la taxe au tonnage en 2002, et du GIE fiscal dont le dispositif a du être mis en cohérence avec le droit communautaire en 2007. Le décret d’application du nouveau dispositif, qui permet d’amortir 15% des investissements réalisés pour la construction du navire, date du 1^{er} octobre, et l’instruction fiscale permettant de le rendre totalement opérationnel doit être prise dans les tous premiers jours de novembre.

Dans le domaine de la formation, il faut appeler le gouvernement à plus d’efforts, car le taux d’emploi des jeunes diplômés de la marine marchande est de 100 % ; il existe même des tensions sur l’offre d’emploi, et les quatre écoles nationales de la marine marchande, qui forment actuellement près de 300 officiers par an, doivent pouvoir tripler ce chiffre en 5 ans.

De ce point de vue, le présent budget n'est pas satisfaisant, et l'on peut espérer qu'un effort sera engagé suite à la grande conférence sur l'emploi maritime qui aura lieu le 7 décembre prochain.

Par ailleurs, le projet de loi sur la nationalité des équipages, adopté par le Sénat en septembre, qui prévoit l'ouverture aux marins communautaires des postes de capitaine et de second à bord des navires français, a été l'occasion d'auditionner l'ensemble de la filière maritime. Le gouvernement a finalement décidé de se donner le temps de la réflexion, sachant que l'examen devrait avoir lieu en décembre ou janvier.

M. Jean-Yves Besselat a considéré que le projet de loi appelait des réserves. Il a précisé être en train de rassembler les arguments nécessaires pour plaider, y compris au niveau européen, l'abandon du recours en manquement contre la France, en démontrant que le capitaine et son second sont détenteurs de l'autorité régalienne en mer, ce qui justifie que leur nationalité reste française.

Enfin, dans le domaine de la sécurité maritime, le présent projet de budget offre des perspectives satisfaisantes, dans la mesure où la rénovation des CROSS est bien financée, afin notamment d'améliorer leurs capacités de communication avec les navires ; les moyens destinés à cette politique augmentent de 33 %, ce qui permet également de renforcer le contrôle des navires passant par les ports français.

En conclusion de son propos, **le rapporteur** pour avis a indiqué qu'il estimait que le projet de budget présenté était bon et qu'en conséquence, il invitait ses collègues à donner un avis favorable à l'adoption des crédits du programme « *Sécurité et affaires maritimes* ».

S'exprimant au nom du groupe socialiste, **M. Maxime Bono** a appelé le gouvernement à renforcer l'effort de contrôle des navires, objectif qui a été fixé à la suite du naufrage de l'Erika. Il a en outre partagé l'analyse du rapporteur selon laquelle, dans un contexte de croissance de 9 à 10 % du trafic maritime, les moyens consacrés à la formation maritime étaient nettement insuffisants. Outre ces faiblesses budgétaires, le RIF comme le projet de loi relatif à la nationalité des équipages remettent en cause les perspectives d'emploi de nos futurs marins.

Dans le domaine de la flotte de commerce, la loi créant le RIF a prévu, dans son article 35, un rapport d'évaluation annuel qui devait être transmis au Parlement, pour la première fois, avant le 31 mars 2007. Aucun rapport n'a été transmis pour l'instant. Les navires enregistrés au RIF n'ont-ils pas été simplement transférés du registre Kerguelen ? Quelle est leur origine ?

En outre, dans le cas où le projet de loi sur la nationalité des équipages devrait être discuté, il s'est dit favorable à ce que, si le capitaine ou son second pouvaient être communautaires, leur contrat de travail reste en tout état de cause soumis au droit français.

Pour l'ensemble de ces raisons, **M. Maxime Bono** a émis, au nom du groupe SRC, un avis défavorable à l'adoption du programme « *Sécurité et affaires maritimes* ».

M. Gilles d'Ettore, s'exprimant au nom du groupe UMP, a indiqué souscrire totalement aux analyses du rapporteur, tant sur la mise en perspectives des problèmes du monde maritime avec les propositions du Grenelle de l'environnement que sur la formation

maritime et le nécessaire soutien à notre pavillon. En conséquence, il a donné un avis favorable à l'adoption de ce programme.

M. Daniel Paul, s'exprimant au nom du groupe GDR, a réaffirmé son opposition à la loi RIF. Il a demandé combien d'officiers français étaient embauchés à bord des 242 navires inscrits au RIF. En outre, il semble illusoire de proposer un triplement des capacités de formation de nos écoles de la marine marchande, alors qu'existent des projets de transformation de leur statut et que les moyens qui leur sont destinés sont nettement insuffisants.

S'agissant de la retraite des marins, on est encore dans l'incertitude sur l'avenir de l'ENIM et sur la préservation des prestations qui sont assurées aux marins. Enfin, la réforme des ports autonomes a été annoncée sans que l'on en connaisse le contenu. Enfin, suite au naufrage de l'Erika et au rapport de la commission d'enquête sur la sécurité maritime – dont M. Daniel Paul a été président –, une actualisation du plan Polmar mer et terre a été recommandée. Cette actualisation reste d'actualité, alors qu'aucune révision n'a été réalisée depuis les années 80.

Mme Catherine Coutelle s'est dite préoccupée par la baisse de la subvention à la SNSM, dont les acteurs sont bénévoles ; son budget pourrait être conforté par une taxe sur les bateaux de plaisance.

M. Jean Dionis du Séjour, s'exprimant au nom du Nouveau centre, a apporté son soutien au rapporteur pour avis pour ses analyses constructives et son avis favorable sur le projet de budget.

En réponse aux différentes questions, le rapporteur pour avis a apporté les éléments de réponse suivants :

– sur le plan budgétaire, les analyses des différents intervenants sont les mêmes ; il faudra exprimer au ministre en charge des transports une demande de réexamen des crédits affectés à l'enseignement maritime, en vue de la conférence sur l'emploi maritime du 7 décembre prochain. Une stratégie plus claire doit être définie pour 2008. En attendant, on peut espérer que la fongibilité des crédits prévue par la LOLF pourra jouer en faveur de l'enseignement maritime ;

– s'agissant de la baisse des crédits de la SNSM, il faut rappeler que la loi RIF a prévu une disposition, qui n'a pas encore produit son plein effet, permettant d'affecter une partie du produit des jeux de casinos installés à bord des navires immatriculés au RIF à la SNSM ; néanmoins, il faudra effectivement attirer l'attention du ministre sur cette question ;

– s'agissant du contrôle des navires dans les ports français, il est actuellement de 30 %, depuis déjà un ou deux ans ;

– les quatre écoles de la marine marchande ont 900 élèves et des promotions de 300 diplômés, chiffre qu'il faut tripler dans les 5 ans qui viennent ;

– s'agissant du bilan du RIF, on est passé de 212 à 248 navires en trois ans, tous de plus de 100 tonnes, dont 95 sont issus du registre Kerguelen. Il y a eu 225 emplois de marins en plus : ce n'est pas assez mais la France est sur la bonne voie, puisqu'il y a 60 navires en construction qu'il est prévu d'immatriculer au RIF.

Puis la commission a donné un *avis favorable à l'adoption de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » pour 2008.*



Conformément aux conclusions de **M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis**, la Commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » pour 2008 : sécurité et affaires maritimes.*



Informations relatives à la Commission

La commission a procédé à la nomination de rapporteurs. Elle a désigné :

– M. Franck Riester, en remplacement de M. Jean-Paul Charié, sur le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine économique et financier (n° 285) ;

– M. Bernard Reynes rapporteur sur le projet de loi relatif au parc naturel régional de Camargue (n° 343) ;

– M. Jean-Marie Sermier sur le projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2006-1547 du 7 décembre 2006 relative à la valorisation des produits agricoles, forestiers ou alimentaires et des produits de la mer (n° 344).



La commission a ensuite désigné Mme Laure de la Raudière (UMP) et M. François Brottes (SRC) pour siéger à la commission du dividende numérique prévue par la loi du 5 mars 2007.

